



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 141]

नई दिल्ली, शुक्रवार, अप्रैल 7, 2017/चैत्र 17, 1939

No. 141]

NEW DELHI, FRIDAY, APRIL 7, 2017/CHAITRA 17, 1939

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 1 मार्च, 2017

सं. टीएमपी/94/2016—वीओसीपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 में प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन न्यास प्राधिकरण, एतद्वारा वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) से प्राप्त वीओसीपीटी की 9वीं बर्थ में लाइसेंस आधार पर 7 वर्षों की अवधि के लिए, 3 वर्ष तक विस्तारणीय अवधि के साथ, 124 टन से अधिक क्षमता की चल हार्बर क्रेन के एक नग की आपूर्ति, स्थापना, आरंभ, प्रचालन और अनुरक्षण का संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण करने के लिए प्रस्ताव का, इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

(मामला संख्या टीएमपी/94/2016—वीओसीपीटी)

वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास

आवेदक

गणपूर्ति

- (i). श्री. टी.एस. बालसुब्रमनियम, सदस्य (वित्त),
- (ii). श्री. रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(जनवरी, 2017 के 2सरे दिन पारित)

यह मामला, वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) से प्राप्त दिनांक 14 दिसंबर, 2016 के वीओसीपीटी की 9वीं बर्थ में लाइसेंस आधार पर 7 वर्षों की अवधि के लिए, 3 वर्ष तक विस्तारणीय अवधि के साथ, 124 टन से अधिक क्षमता की चल हार्बर क्रेन के एक नग की आपूर्ति, स्थापना, आरंभ, प्रचालन और अनुरक्षण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. पोत परिवहन मंत्रालय ने महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा III के अंतर्गत अपने 9 दिसंबर, 2013 और 12 सितंबर, 2013 के पत्र संख्या पीआर- 14019/16/2012-पीजी के द्वारा 'महापत्तन न्यासों पर परियोजनाओं के प्रशुल्क निर्धारण के लिए

दिशानिर्देश, 2013' जारी किये। एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा III के अंतर्गत पोतपरिवहन मंत्रालय (एमओएस) द्वारा जारी नीति निर्देशों के अनुपालन में कथित दिशानिर्देशों को राजपत्र संख्या 254 के द्वारा 30 दिसंबर, 2013 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या एएमपी/18/2013-विविध के अंतर्गत अधिसूचित किया गया था। उक्त दिशानिर्देश 9 सितंबर, 2013 से प्रभावी किये गए थे।

2.2. प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 का खंड 2.2 यहां पुनर्उद्धरित किया जाता है:

“प्रत्येक घटक/घटकों की श्रेणी और प्रत्येक सेवा/सेवा की श्रेणी अथवा सेवाओं के संयोजन, जैसी भी स्थिति हो, के लिए संदर्भ प्रशुल्क (‘संदर्भ प्रशुल्क’) संबद्ध महापत्तन से प्राप्त के आधार पर प्रत्येक पत्तन के लिए टीएएमपी द्वारा निर्धारित किया जाएगा। ऐसा प्रस्ताव में प्रस्ताविक संदर्भ प्रशुल्क और ‘कार्यनिष्पादन मानक’ शामिल किए जाएंगे। संदर्भ प्रशुल्क 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन संबद्ध महापत्तन न्यास में उस घटक के लिए निर्धारित किया गया उच्चतम प्रशुल्क होगा। यदि उस महापत्तन न्यास में उस घटक के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है अथवा संबद्ध महापत्तन न्यास में घटक विशेष के लिए निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व नहीं करता है तो संबद्ध महापत्तन न्यास महापत्तन न्यास में 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन निर्धारित किसी अन्य प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव भेज सकते हैं जो उस घटक के लिए पर्याप्त प्रतिनिधित्व करता हो। संदर्भ प्रशुल्क अंगीकृत करते समय, प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 अधीन निर्धारित प्रशुल्क में डब्ल्यूपीआई के 60 प्रतिशत की सीमा तक प्रतिवर्ष वृद्धि की जाएगी, जैसा 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन टीएएमपी के प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश में यथा निर्धारित वर्ष के 1 जनवरी और अनुवर्ती प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच की अवधि के लिए उक्त दिशानिर्देशों में दिया गया है जब प्रश्नाधीन परियोजना विशेष के लिए संदर्भ प्रशुल्क अधिसूचित किया जा रहा है। प्रस्ताव प्राप्त होने पर, टीएएमपी प्राप्ति के 15 दिनों के भीतर संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक अधिसूचित करेगा।”

2.3. वीओसीपीटी द्वारा अपने 14 दिसंबर, 2016 के वर्तमान प्रस्ताव में किये निवेदनों को दर्शाने से पूर्व, यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि इस प्राधिकरण ने प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के खंड 2.4 के अनुरूप 2008 के अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुपालन करते हुए और वीओसीपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव के आधार पर, निर्माण, स्वामित्व और प्रचालन (वीओओ) पर, सार्वजनिक भागीदारी के माध्यम से यांत्रिक प्रहस्तन अवसंरचना के उन्नयन के अप्रकट प्रशुल्क नियतन के लिए 23 जुलाई, 2010 को आदेश संख्या टीएएमपी/16/2016-टीपीटी परित किया था।

3.1. वीओसीपीटी ने अपने 14 दिसंबर, 2016 के प्रस्ताव में किये गए मुख्य निवेदनों का सारांश नीचे दिया गया है।

- (i). वीओसीपीटी बोर्ड ने 11 नवंबर, 2016 को हुई बैठक के दौरान संकल्प संख्या 241 (कार्यसूची मद संख्या 34) के द्वारा मैसर्स वीसीजी कंसलटेंट्स की सिफारिशों को कार्यान्वित करने के लिए, एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अंतर्गत राजस्व शेयरिंग मॉडल पर लाइसेंस के अंतर्गत खुली निविदा प्रक्रिया के माध्यम से/अथवा तीन वर्ष के लिए किराये पर और दो वर्ष तक विस्तार योग्य आधार पर 9वीं बर्थ पर एक नग एचएमसी की तैनाती का अनुमोदन किया। अतः बर्थ संख्या 9 पर विभिन्न प्रकार के कार्गो जैसे शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो को प्रहस्तित करने के लिए एक नग हार्बर चल कार्गो तैनात करने का प्रस्ताव है।
- (ii). इस पृष्ठभूमि में, राजस्व साझेदारी आधार पर वीओसीपीटी की 9वीं बर्थ में लाइसेंस आधार पर 7 वर्षों की अवधि के लिए, 3 वर्ष तक विस्तारणीय अवधि के साथ, 124 टन से अधिक क्षमता की चल हार्बर क्रेन के एक नग की आपूर्ति, स्थापना, आरंभ, प्रचालन और अनुरक्षण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण का एक प्रस्ताव इस प्राधिकरण को अनुमोदन के लिए प्रस्तुत किया गया है।
- (iii). (क). 19 जनवरी, 2012 के आदेश संख्या टीएएमपी/50/2011-वीओसीपीटी के खंड 9.4 के उपबंधों को देखा गया, जहां यह बताया गया है कि, प्राधिकरण ने अप्रकट प्रशुल्क का निर्धारण एचएमसी की एक मानक क्षमता 100 टन सुविचारित की थी और प्रशुल्क को क्रेन के निष्पादन से संबद्ध किया था ताकि यह एचएमसी

की क्षमता रेंज से में फिट हो सके और यह आगामी 5 वर्षों में पत्तन में वस्तु/ सेवा को समान प्रहस्तन प्रदान कर सके। निष्पादन को प्रशुल्क से संबद्ध करने से यदि तैनात की गई क्रेन की वास्तविक क्षमता इस प्रकरण में सुविचारित मानक एचएमसी की रेंज के भीतर किंचित परिवर्तित भी होती है तो भी यह काफी हद तक प्रयोक्ताओं और सेवा प्रदाताओं के भी हितों का ध्यान रखेगी।

- (ख). प्रस्तावित परियोजना में, एक नग एचएमसी तैनात करने का प्रस्ताव है जिसकी क्षमता 124 टन क्षमता से कम न हो। अतः इस परियोजना में संकल्पित सुविधा पहले की परियोजनाओं में अर्थात् वीओसीपीटी की यांत्रिक प्रहस्तन अवसंरचना के उन्नयन का काफी हद तक प्रतिनिधित्व करती है।
- (ग). अतः 23 जुलाई, 2010 के आदेश संख्या टीएएमपी/16/2010-टीपीटी और 19 जनवरी, 2012 के आदेश संख्या टीएएमपी/50/2011-वीओसीपीटी में वर्तमान प्रस्ताव में अपनाये जाने के निबंधनों और शर्तों के साथ अधिसूचित प्रशुल्क को ग्राह्य डब्ल्यूपीआई लागू करते हुए सुविचार किया जाता है।

3.2. प्रस्ताव के मुख्य मुद्दे इस प्रकार हैं:

- (i). मैसर्ज बोस्टन कंसल्टिंग ग्रुप, पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा गठित, ने संस्तुति की है कि बर्थ संख्या III और IV बर्थ की उत्पादकता बढ़ाने के लिए हार्बर चल क्रेनों की स्थापना हेतु निविदा जारी की जाये। तदनुसार, दो नगों एक नग एचएमसी को वर्तमान परियोजना "वीओसीपीटी बर्थ संख्या 1 से 6 और बर्थ संख्या - 9 पर यांत्रिक प्रहस्तन अवसंरचना का उन्नयन" के लिए बर्थ संख्या 9 पर तैनात किया गया और उसे वीसीजी की संस्तुतियों के अनुपालन में बर्थ संख्या III/IV को स्थानांतरित कर दिया जायेगा।

इसके अतिरिक्त, विभिन्न कार्गो के भावी यातायात प्रक्षेपण पर सुविचार करते हुए और ऐसे कार्गो के प्रहस्तन के लिए व्यवस्थाओं के सृजन के उद्देश्य से 9वीं बर्थ पर 124 टन से अधिक क्षमता की एक नग एचएमसी तैनात करने का प्रस्ताव किया जाता है।

- (ii). (क). **हार्बर चल क्रेन की इष्टतम क्षमता:**

यांत्रिक प्रहस्तन उन्नयन के लिए प्राधिकरण के आदेश संख्या टीएएमपी/16/2010-टीपीटी दिनांक 23.07.2010 और टीएएमपी/50/2011-वीओसीपीटी दिनांक 19.01.2012 में नियत मानकों के आधार पर इष्टतम क्षमता का परिकलन नीचे दिया जा रहा है:-

पूर्वानुमान:

एक वर्ष में सुविचारित ऑन-स्ट्रीम दिन	330 दिन
प्रति दिन उपस्कर उपलब्धता	21 घंटे
प्रति क्रेन प्रति घंटा चक्रों की संख्या	20
सामग्री प्रहस्तन उपस्कर क्षमता	85%

मानदंड:

विवरण	विनिर्देशन
क्षमता	124 टन एचएमसी से कम नहीं
अपेक्षित अधिकतम रीच	34 मीटर
ग्रैव भार	20टन
11 से 19 मीटर लोड/मूव	75टन
34 मीटर लोड/मूव	39टन

औसत लोड/मूव (गैब भार के बिना)	$(55+19)/2 = 37$ टन/ गैब
प्रहस्तन दर/ घंटा	$37*20 = 740$ टन/ घंटा
उपस्कर दक्षता	85%
प्रहस्तन क्षमता/घंटा	$740*0.85 = 629$ टन/घंटा
प्रहस्तन क्षमता/ दिन	$629*21 = 13209$ टन/दिन
वार्षिक प्रहस्तन क्षमता	$13209*330 = 4,358,970$, अर्थात् 4.36 एमटी

[पत्तन ने वार्षिक प्रहस्तन क्षमता प्रस्तुत की है। तथापि, पत्तन ने प्रस्तावित प्रशुल्क निकालने के लिए, इस पर सुविचार नहीं किया है। बीओसीपीटी का प्रस्ताव अपफ्रंट प्रशुल्क अंगीकरण करने के लिए है।]

(ख). सफल लाइसेंसधारक वर्तमान 9वीं बर्थ में 2 गैबों के साथ 124 टन से अधिक क्षमता की एचएमसी तैनात करेगा।

(ग). यात्रिक प्रहस्तन अवसंरचना परियोजना के उन्नयन के लिए प्राधिकरण आदेश संख्या टीएएमपी/16/2010-टीपीटी दिनांक 23.07.2010 तथा टीएएमपी/50/2011-बीओसीपीटी दिनांक 19.01.2012 में सुविचारित एक हार्बर चल क्रेन और दो गैबों की लागत 24.6 करोड़ रुपये थी। एक एचएमसी और दो गैबों की वर्तमान लागत जून 2011 (153.10) और अक्टूबर 2016 (182.9) के बीच डब्ल्यूपीआई सूचकांकन अपनाने के पश्चात् 29.38 करोड़ रुपये का आकलन इस प्रकार किया गया है:

$$\frac{182.9 \times 24.6}{153.1} = ₹29.38 \text{ करोड़ रुपये}$$

(घ). कार्गो प्रहस्तन प्रशुल्क के संबंध में, प्राधिकरण द्वारा 23 जुलाई, 2010 का आदेश संख्या टीएएमपी/16/2010-टीपीटी राजपत्र संख्या 201 दिनांक 12 अगस्त, 2010 के द्वारा बीओओ आधार पर पीपीपी मोड में यांत्रिक प्रहस्तन अवसंरचना की उन्नयन परियोजना के आदेश को 2015-16 के लिए 25.67% और 2016-17 के शून्य % की ग्राह्य वृद्धि के साथ अंगीकार करने को ब्रेक बल्क कार्गो तथा अन्य कार्गो के प्रहस्तन प्रभावों के रूप में सुविचार किया जाता है।

3.3. 25.67 % की वृद्धि लागू करने प्रस्तावित प्रशुल्क नीचे दिया जा रहा है:-

(क). **शुष्क बल्क कार्गो**

औसत दैनिक क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	23.07.2010 के आदेश अनुसार दर प्रति टन (रु. में)		2015-16 के लिए 25.67% और 2016-17 के लिए शून्य % की ग्राह्य वृद्धि के साथ प्रस्तावित दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
9500-10499	25.24	15.14	31.72	19.03
10500-11499	26.72	16.03	33.58	20.15
11500-12499	28.21	16.93	35.45	21.27
12500	29.69	17.81	37.31	22.39
12501-13500	31.17	18.70	39.17	23.50
13501-14500	32.65	19.59	41.03	24.62
14501-15500	34.13	20.48	42.89	25.73

(ख). **ब्रेक बल्क कार्गो के लिए**

औसत दैनिक क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	23.07.2010 के आदेश अनुसार दर प्रति टन (रु. में)		2015-16 के लिए 25.67% और 2016-17 के शून्य % की ग्राह्य वृद्धि के साथ प्रस्तावित दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
5000-5999	55.29	33.17	69.48	41.69
6000	58.20	34.92	73.14	43.88
6001-7000	61.11	36.67	76.80	46.08

(ग). **अन्य**

औसत दैनिक क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	23.07.2010 के आदेश अनुसार दर प्रति टन (रु. में)		2015-16 के लिए 25.67% और 2016-17 के शून्य % की ग्राह्य वृद्धि के साथ प्रस्तावित दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
(मीट्रिक टन में)				
2750-3749	88.51	53.11	111.23	66.74
3750	93.17	55.90	117.09	70.25
3751-4750	97.83	58.70	122.94	73.77

3.4. पत्तन ने पुष्टि की है कि प्राधिकरण ने 23.07.2010 के आदेश संख्या टीएएमपी /16/2010-टीपीटी और 19.01.2012 का आदेश संख्या टीएएमपी/50/2011-वीओसीपीटी द्वारा अनुमोदित उच्चतम अपक्रंट प्रशुल्क, जो प्रस्तावित परियोजना के लिए पर्याप्त प्रतिनिधिक है, को प्रस्तावित परियोजना के संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु 2015-16 के लिए @ 25.67% और 2016-17 के लिए शून्य वृद्धि लागू की है, जिसके अंतर्गत वीओसीपीटी की 9वीं बर्थ में राजस्व साझेदारी मोड में लाइसेंस आधार पर 7 वर्षों की अवधि के लिए 3 वर्ष तक विस्तारणीय अवधि के साथ 124 टन से अधिक क्षमता की एक नग हार्बर चल क्रेन तैनात करने की अपेक्षा है।

3.5. वीओसीपीटी ने निम्नलिखित निष्पादन मानक प्रस्तावित किये हैं:

- (क). लाइसेंस धारक लाइसेंस प्रदाता प्राधिकरण को 90% प्रति क्रेन प्रति माह की उपलब्धता की बिना शर्त गारंटी देगा। उपलब्धता का आकलन प्रति माह किया जायेगा।
- (ख). लाइसेंस धारक प्रति दिन (वास्तविक कार्य के 24 घंटे) न्यूनतम कार्गो अथवा वास्तविक कार्य के घंटों के अनुपात में टनभार प्रहस्त करेगा, जैसा नीचे दिया गया है:-

कार्गो	निष्पादन मानक
शुष्क बल्क कार्गो के लिए	12,500 मीट्रिक टन (औसत)/प्रति दिन
ब्रेक बल्क कार्गो स्टील बैगबंद कार्गो के लिए	6000 मीट्रिक टन (औसत)/प्रति दिन
अन्य	3750 मीट्रिक टन (औसत)/ प्रति दिन

4.1. उक्त पद्धति से, वीओसीपीटी ने 23 जुलाई 2010 के आदेश संख्या टीएमएमपी/16/2010-टीपीटी द्वारा अनुमोदित वीओसीपीटी की बर्थ संख्या I से VI और IX पर पीपीपी के माध्यम से वीओओ आधार पर यांत्रिक प्रहस्तन अवसंरचना के उन्नयन के लिए नियत अपफ्रंट प्रशुल्क को ग्राह्य 25.67% सूचकांकन के साथ अंगीकार करने का प्रस्ताव किया है।

4.2. वीओसीपीटी ने अपने 15 दिसंबर, 2016 के पत्र में निवेदन किया है कि वर्तमान में वीओसीपीटी में बर्थ संख्या I से VI और IX में यांत्रिक प्रहस्तन अवसंरचना के उन्नयन की परियोजना के अंतर्गत मैसर्स आईएमसीओएल के क्रेन कंपनी प्राइवेट लिमिटेड (आईसीसीपीएल) द्वारा 2 नग 124 टन हार्वर चल क्रेन तैनात कर रखी हैं, जिसके लिए प्राधिकरण ने 19 जनवरी, 2012 के आदेश संख्या एएमपी/50/2011-वीओसीपीटी और 23 जुलाई, 2010 के टीएमएमपी/16/2010-सीओसीपीटी के द्वारा नियत किये गए हैं। उक्त को देखते हुए, यह प्रस्ताव किया जाता है कि प्रस्तावित 124 टन क्षमता की एचएमसी के लिए वर्तमान प्रशुल्क में 25.67% की दर से वृद्धि लागू करके 9वीं बर्थ में एक नग एचएमसी की तैनाती की प्रस्तावित परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क के रूप में अपना लिया जाये। यदि वर्तमान प्रस्ताव के लिए अलग से प्रशुल्क निर्धारित किया जाता है तो पत्तन में प्रचालित 124 टन क्षमता की एचएमसी के लिए प्रशुल्क में विषमता हो जायेगी और उससे इस परियोजना की व्यवहार्यता भी प्रभावित होगी।

5.1. चूंकि वीओसीपीटी का प्रस्ताव 23 जुलाई, 2010 के आदेश के द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क को अंगीकार करने का है जो हितधारकों से परामर्श पर आधारित थे और यह मान्य करते हुए भी कि प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 में 15 दिन के भीतर संदर्भ प्रशुल्क नियत किये जाने की अपेक्षा करते हैं, उक्त प्रस्ताव को अंगीकार करने के अन्य संदर्भ प्रशुल्क मामलों में अपनायी जा रही प्रक्रिया के अनुरूप परामर्श के लिए नहीं लिया जा रहा है।

5.2. इसी बीच, हमने, तथापि, मैसर्स सीपॉल पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (एसपीपीएल) के वीओसीपीटी द्वारा जारी 30 नवंबर, 2016 की निविदा संख्या एमईई/एसई2पी1/ एमईसी/एचएमसी/2016 के संदर्भ से उनके दिनांक शून्य के पत्र के द्वारा टिप्पणियां प्राप्त हुई हैं। इसे आवश्यक कार्रवाई के लिए वीओसीपीटी को अग्रेषित कर दिया गया है। पत्तन को यह भी अनुरोध किया गया था कि यदि यह विषयक प्रस्ताव से संबंधित है तो कृपया अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत करें।

5.3. इस संदर्भ में, वीओसीपीटी अपने 22 दिसंबर 2016 के ई मेल के द्वारा सीपॉल पोर्ट प्रा. लि. के 20 दिसंबर, 2016 के अग्रेषित पत्र पर हमारी टिप्पणियों पर प्रत्युत्तर दिया है।

5.4. वीओसीपीटी ने 22 दिसंबर, 2016 के अपने ई-मेल के द्वारा यह निवेदन किया गया है कि प्राधिकरण के 23 जुलाई, 2010 के आदेश संख्या टीएमएमपी/16/2010-टीपीटी में सुविचारित कार्गो को प्रस्तावित परियोजना के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए सुविचार किया जा सकता है और आगे यह अनुरोध भी किया है कि प्राधिकरण को प्रस्ताव दायर करने के लिए इसकी न्यासी मंडल का अनुमोदन 20 जनवरी, 2016 को आयोजित होने वाली बैठक में अनुसमर्थन द्वारा ले लिया जायेगा।

6. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षकारों से प्राप्त टिप्पणियों और उनके द्वारा प्रस्तुत किए तर्कों का सार-संक्षेप संबंधित पक्षकारों को अलग से भेजा जाएगा। यह ब्यौरा हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

7. वीओसीपीटी के कथित प्रस्ताव के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आती है:

- (i). वीओसीपीटी का प्रस्ताव वीओसीपीटी की 9वीं बर्थ में लाइसेंस आधार पर 7 वर्षों की अवधि के लिए, 3 वर्ष तक विस्तारणीय अवधि के साथ, 124 टन से अधिक क्षमता की चल हार्वर क्रेन के एक नग की आपूर्ति, स्थापना, आरंभ, प्रचालन और अनुरक्षण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के अधिसूचना की बांछा करता है। वीओसीपीटी ने अपना प्रस्ताव प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के अंतर्गत दायर किया है।

- (ii). इस मामले के विश्लेषण पर आगे बढ़ने से पूर्व, यह बताया जाता है कि इस प्राधिकरण ने, 23 जुलाई, 2010 के आदेश संख्या टीएएमपी/10/2010-टीपीटी के द्वारा बर्थ संख्या I से VI के अतिरिक्त बर्थ संख्या X पर 100 टन एचएमसी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क पहले ही अनुमोदित कर दिये हैं। पत्तन ने वीओसीपीटी द्वारा इमकोला क्रेन कंपनी प्राइवेट लिमिटेड (आईसीसीपीएल) के साथ किये गये 24 मई, 2013 के रियायत करार से यह देखा जाता है कि पत्तन ने बर्थ संख्या VI और IX पर एचएमसी तैनात करने की परियोजना आईसीसीपीएल को दी है।

वर्तमान प्रस्ताव वीओसीपीटी ने एमओएस द्वारा गठित मैसर्ज बोस्टन कंसल्टिंग ग्रुप की संस्तुति पर बर्थ संख्या III और IV एचएमसी की स्थापना के लिए निविदा जारी करने के विषय में किया है। दो नगों एक नग एचएमसी को वर्तमान परियोजना "वीओसीपीटी बर्थ संख्या 1 से 6 और बर्थ संख्या - 9 पर यांत्रिक प्रहस्तन अवसंरचना का उन्नयन" के लिए बर्थ संख्या 9 पर तैनात गया और उसे बीसीजी की संस्तुतियों के अनुपालन में बर्थ संख्या III/IV को स्थानांतरित कर दिया जायेगा। इसके लिए बर्थ संख्या 9 को एक एचएमसी की भरपाई करने की जरूरत होगी। बर्थ संख्या 9 पर एक एचएमसी की भरपाई भावी यातायात प्रक्षेपण के कारण अत्यावश्यक हो गई है, जैसा वीओसीपीटी ने सूचित किया है।

किसी एक बर्थ से किसी दूसरी बर्थ को या एक परियोजना से किसी दूसरी को एचएमसी की तैनाती से संबंधित मामला पत्तन और संबंधित लाइसेंस धारक के बीच का है। इसके अतिरिक्त, इस नई परियोजना के संबंध में आईसीसीपीएल के साथ पत्तन द्वारा पहले से किये गए रियायत करार से उठने वाले किसी मामले को भी पत्तन और प्रचालक के बीच परस्पर हल करना होगा। प्राधिकरण इन मामलों में नहीं पड़ना चाहता क्योंकि ये इस प्राधिकरण के वर्तमान कार्यक्षेत्र से इतर हैं।

पत्तन ने 124 टन से अधिक क्षमता की एचएमसी के लिए संदर्भ प्रशुल्क की वांछा की है और इस प्राधिकरण की भूमिका 124 टन की न्यूनतम क्षमता की एचएमसी के लिए संदर्भ प्रशुल्क के अनुमोदन तक सीमित है। बर्थ संख्या 9 पर उपलब्ध अपफ्रंट प्रशुल्क, अपफ्रंट आधार पर अनुमोदित प्रशुल्क 2008 के दिशानिर्देशों से भिन्न पर आधारित है। वह प्रशुल्क पत्तन द्वारा स्वतः ही लागू नहीं किया जा सकता तब तक कि इसे संदर्भ प्रशुल्क के रूप में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित न किया जाए। अतः बर्थ संख्या IX पर एचएमसी के लिए संदर्भ प्रशुल्क नियत करने के लिए यह प्रक्रिया की जा रही है।

- (iii). (क). संदर्भ प्रशुल्क 2013 के संशोधित दिशानिर्देश का खंड 2.2 अनुबद्ध करता है कि प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत संबंधित महापत्तन न्यास में उस वस्तुतः के लिए नियत संदर्भ प्रशुल्क उच्चतम प्रशुल्क होगा।

जैसा कि पहले बताया गया है, कि इस प्राधिकरण ने वीओसीपीटी के बर्थ संख्या I से VI और IX पर यांत्रिक प्रहस्तन अवसंरचना के उन्नयन के लिए 23 जुलाई, 2010 को आदेश संख्या टीएएमपी/16/2010-टीपीटी के द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क अनुमोदित किया है। उक्त प्रस्ताव में पत्तन ने 1 नग 140 टन एचएमसी और 1 नग 100 टन एचएमसी तैनात का प्रस्ताव किया था। तब वीओसीपीटी ने 100 टन और 140 टन एचएमसी के लिए भिन्न अपफ्रंट प्रशुल्कों का प्रस्ताव किया था जो प्रत्येक क्रेन की पूंजीगत लागत, प्रचालन लागत और अलग से निर्धारित इष्टतम क्षमता पर आधारित था। इस प्राधिकरण ने उक्त आदेश के पैरा 8 (iii) में यह कहा था कि एचएमसी की एक मानक क्षमता पर सुविचार करते हुए अपफ्रंट प्रशुल्क नियत करना अधिक उपयुक्त पाया गया है ताकि यह एचएमसी की विभिन्न क्षमताओं की को कवर कर सके जो आगामी पांच वर्षों के दौरान पत्तन में समान प्रकार की वस्तु/सेवा प्रहस्तन प्रदान करें। इस परिदृश्य में यह देखा जाता है कि इस प्राधिकरण ने 100 टन क्षमता की मानक एचएमसी मानते हुए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने का निर्णय लिया था और प्रशुल्क को क्रेन के स्लैब-वार निष्पादन से संबद्ध किया था। इस प्राधिकरण की राय है कि प्रशुल्क को निष्पादन से संबद्ध करने से, काफी हद तक, प्रयोक्ताओं और सेवा प्रदाताओं के हितों का ध्यान रहेगा। तैनात की गई क्रेन की वास्तविक क्षमता इस प्रक्रिया में सुविचारित मानक एचएमसी की रेंज से चाहे भिन्न भी क्यों न हो।

वर्तमान प्रक्रिया में पत्तन का प्रस्ताव 124 एम से कम एचएमसी की तैनाती की नहीं है। पत्तन ने टीपीटी के जुलाई 2010 के अपफ्रंट प्रशुल्क के पैरा 8 (iii) में दर्ज निर्णय का हवाला देने हुए तैनाती के लिए प्रस्तावित 124 टन से अधिक की एचएमसी के लिए ग्राह्य सूचकांकन कारक लागू करने के पश्चात् कथित आदेश में अनुमोदित प्रशुल्क संबद्ध स्लैब-वार निष्पादन अपनाने का प्रस्ताव किया है।

पत्तन ने आगे और औचित्य दिया है कि इस प्राधिकरण के 19 जनवरी, 2012 के आदेश संख्या एएमपी/50/2011-वीओसीपीटी और 23 जुलाई 2010 का आदेश संख्या टीएमपी/16/2010-टीपीटी के द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा नियत अपफ्रंट प्रशुल्क के आधार पर वीओसीपीटी में बर्थ संख्या I से VI और IX में मैसर्ज आईसीसीपीएल द्वारा 124 टन हार्बर चल क्रेन के 2 नग तैनात कर रखे हैं। उक्त के हवाले से पत्तन ने 124 टन से अधिक क्षमता का एचएमसी की वर्तमान परियोजना में 25.67% के ग्राह्य वृद्धि कारक को लागू करने के पश्चात् उक्त को यह कहते हुए अस्वीकार कर दिया था कि जुलाई 2010 के आदेश में 100 टन एचएमसी के लिए अनुमोदित दर विशिष्ट 5 वर्ष की अवधि के लिए वार्षिक सूचकांकन के अधीन एचएमसी को शामिल करने के लिए उचित है।

उक्त स्थिति को और पत्तन द्वारा किये गए निवेदन को देखते हुए, पत्तन का प्रस्ताव 23 जुलाई, 2010 के आदेश में 100 टन एचएमसी के लिए अपने पत्तन में अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाने का है जो 100 टन एचएमसी से इतर अर्थात् इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित 124 टन एचएमसी की तैनाती के लिए निष्पादन संबद्ध स्लैब-वार दर भी प्रदान करता है।

अंगीकार करने के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क 100 टन एचएमसी की प्रहस्तन दर/दिन का बेंचमार्क है जो आधार दर बनता है। तथापि, पत्तन का प्रस्ताव 124 टन से कम क्षमता की एचएमसी तैनात नहीं करने का है। ऐसा है तो, प्रशुल्क अनुसूची में यह बताते हुए एक टिप्पण निर्धारित किया जाता है कि दर का नियतन 100 टन एचएमसी की प्रहस्तन दर के साथ बेंचमार्क है जिससे वीओसीपीटी को 124 टन से अधिक की एचएमसी तैनात करने से नहीं रोकता है। अनुसूची में निर्धारित कार्गो-वार, स्लैब-वार दर के निर्धारण को 124 टन एचएमसी/124 टन एचएमसी कम नहीं द्वारा उपलब्धि योग्य निष्पादन स्तर को सुधार जा सकता है।

(ख). यह देखा जाता है कि, यद्यपि पत्तन ने अपने प्रस्ताव में उल्लेख किया है कि वीओसीपीटी के पूर्व के आदेशों में सुविचारित प्रस्तावित 124 टन एचएमसी की वार्षिक प्रहस्तन क्षमता और 100 टन एचएमसी की पूंजीगत लागत पर डब्ल्यूपीआई सूचकांक लागू करके पूंजीगत लागत, को पत्तन ने वर्तमान प्रस्ताव में इन प्रतिमानों पर सुविचार नहीं किया है क्योंकि पत्तन का प्रस्ताव 23 जुलाई, 2010 के आदेश में अनुमोदित अपफ्रंट अंगीकार करने का है।

(iv). संशोधित दिशानिर्देश 2013 अनुबद्ध करते कि उच्चतम प्रशुल्क अपनाने समय, 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत नियत आधार पर, डब्ल्यूपीआई प्रति वर्ष के 60% की सीमा तक वृद्धि की जाए जैसा कि उक्त दिशानिर्देशों में व्यवस्था की गई है कि वर्ष की एक जनवरी जिसमें कथित प्रशुल्क मूल रूप से अधिसूचित किया गया है, और बाद के संगत वर्ष की एक जनवरी के बीच की अवधि के डब्ल्यूपीआई को लिया जायेगा जब प्रश्नाधीन परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क अधिसूचित किया जा रहा है।

जुलाई 2010 में अनुमोदित, वीओसीपीटी की बर्थ संख्या I से VI और IX पर यांत्रिक प्रहस्तन अवसंरचना के उन्नयन के लिए अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में विशेष रूप से यह कहा गया है कि उक्त आदेश में अनुमोदित प्रशुल्क दरों के सूचकांकन के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) का आधार वर्ष 1 जनवरी, 2010 होगा। वीओसीपीटी द्वारा अब दायर संदर्भाधीन प्रस्ताव की समीक्षा करने पर यह पाया गया है कि वीओसीपीटी ने 25.67% का सूचकांकन कारक लागू किया है और इसके द्वारा सूचांकित संदर्भ प्रशुल्क सही पाया गया है।

- (v). 23 जुलाई, 2010 को अनुमोदित अप्रेंट प्रशुल्क (क) शुष्क बल्क कार्गो; (ख) (i) ब्रेक बल्क कार्गो (स्टील और वैग बंद कार्गो) (ii) अन्य के लिए है। इसके प्रति वीओसीपीटी ने अपने 16 दिसंबर, 2016 के मूल प्रस्ताव में दिया गया कार्गो का विवरण (i) शुष्क बल्क (ii) ब्रेक कल्क कार्गो (iii) अन्य है। बाद में वीओसीपीटी ने 22 दिसंबर, 2016 के अपने पत्र के द्वारा यह अनुरोध किया कि प्राधिकरण अपने 23 जुलाई, 2010 के आदेश द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क आदेश के अनुसार कार्गो के विवरण पर विचार करे। तदनुसार, दरमानों में कार्गो का विवरण अंगीकृत आदेश के अनुसार रखा गया है। निष्पादन मानक की उसी नाम से प्रस्तावित किये जाते हैं।

इसके अतिरिक्त, वीओसीपीटी को यह सुनिश्चित करने के सलाह दी जाती है कि निविदा के प्रसंस्करण से पूर्व इसे न्यासी मंडल से आवश्यक अनुमोदन कराना होगा।

- (vi). वीओसीपीटी द्वारा अंतर्विष्ट किये जाने के लिए प्रस्तावित 23 जुलाई, 2010 के आदेश के दरमान में यथा अनुमोदित दरों के अनुप्रयोग को शामिल करने वाली सभी अन्य सोपाधिकताओं को निम्नलिखित आशोधनों के अधीन अंतर्विष्ट किया जाता है:

- (क). भारत सरकार, पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने 11 नवंबर, 2014 के पत्र संख्या पीटी-11033/51/2014-पीटी के साथ 4 सितंबर, 2014 के पत्र संख्या पीटी-110033/55/2014-पीटी के साथ जारी तटीय पोतों की प्राथमिकता बर्थिंग संबंधी दिशानिर्देशों की एक प्रति इस प्राधिकरण को भेजी थी। तदनुसार इस प्राधिकरण ने अपने 28 नवंबर, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/52/2014-सामान्य के द्वारा अन्य बातों के साथ-साथ सभी महापत्तन न्यासों के दरमानों में निर्धारित 'तटीय पोत' की परिभाषा निम्नवत् प्रतिस्थापित किया था:-

"तटीय पोत" का अर्थ है कोई जलयान जो भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच व्यापार में अनन्य रूप से नियोजित है तथा जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।"

इसलिए बीपीसीएल द्वारा यथाप्रस्तावित तटीय पोत की परिभाषा को 'तटीय पोत' की उक्त परिभाषा के में उल्लिखित परिभाषा के साथ आशोधित कर दिया गया है।

- (ख). जुलाई, 2010 में अधिसूचित दरमान में 'दिन' की परिभाषा एक दिन के प्रातः 6 बजे से आगामी दिन के प्रातः 6 बजे को समाप्त दी गई है। 'दिन' की परिभाषा के स्थान पर पत्तन ने 'प्रति दिन' की परिभाषा कलेंडर दिवस अथवा उसके एक भाग के रूप में प्रस्तावित की है। प्रस्तावित दरमान में 'प्रति दिन' अथवा 'दिन' को परिभाषित करना जरूरी नहीं समझा जाता अतः 'दिन'/'प्रति दिन' को परिभाषित करना जरूरी नहीं समझा जाता अतः दरमानों में शामिल नहीं किया गया है।

- (ग). उपरोक्त के अतिरिक्त, वीओसीपीटी ने 'पत्तन' 'टन' और 'पाली' की दरमानों में परिभाषित करने का प्रस्ताव किया है पत्तन और टन की परिभाषा को पत्तन द्वारा किये गए प्रस्ताव के अनुसार अंतर्विष्ट कर दिया गया है। 'पाली' शब्द का प्रयोग दरमानों में प्रयोग नहीं किया गया है।

इस शब्द को परिभाषित करना दरमानों में संगत नहीं पाया गया अतः शामिल नहीं किया जाता।

- (घ). वीओसीपीटी ने विदेशगामी पोत को तटीय पोत में परिवर्तित करने और पोत/कार्गो/कंटेनर के लिए लागू प्रभारों की उगाही के संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा पारित महानिदेशक (पोत परिवहन) की संस्तुति के

आधार पर 26 नवंबर, 2015 के अपने सामूहिक आदेश संख्या टीएमपीटी/53/2015-वीओसीपीटी में अनुमोदित प्रावधानों को अंतर्विष्ट किया है। उक्त आदेश के पश्चात् महानिदेशक (पोत परिवहन) अपने 20 मई, 2016 के पत्र संख्या एसडी-9 सीएचएआरटी (309)/2016 में आगे और स्पष्टीकरण जारी किये। महानिदेशक (पोत परिवहन) द्वारा जारी स्पष्टीकरण के आधार पर इस प्राधिकरण ने 10 जून 2016 को एक स्पष्टकारी आदेश पारित किया। जुलाई 2016 आदेश में किया गया मामूली सा संशोधन वीओसीपीटी द्वारा शामिल नहीं पाया गया जिसे हमने संशोधित प्रशुल्क अनुसूची में जोड़ दिया है। दरमानों को 10 जून 2016 के आदेश में अनुमोदित संशोधनों के साथ अद्यतन कर दिया गया है।

(vii). दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति के साथ सूचकांकित होंगी परंतु 1 जनवरी 2008 और संगत वर्ष की 1 जनवरी के बीच थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) की 60% की हद तक ही होंगे। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समंजन प्रत्येक वर्ष किया जायेगा और समायोजित प्रशुल्क सीमा संगत वर्ष की 1 अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक प्रभावी रहेगी। इस संदर्भ में एनएमपीटी ने प्रत्येक वर्ष स्वतः समायोजन के लिए सूचकांकन कारक से संबंधित एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है। 1 जनवरी, 2016 और ऐसे सूचकांकन के लिए अवधि को आधार डब्ल्यूपीआई लिया है। चूंकि संदर्भ प्रशुल्क परिकलन में सुविचारित लागत अनुमान वर्ष 2016 से संबंधित बाजार दर पर आधारित हैं, इसलिए प्रत्येक वर्ष स्वतः समायोजन के लिए किया जाने वाला आधार डब्ल्यूपीआई 1 जनवरी, 2016 को निर्धारित किया जाना उपयुक्त और संगत पाया जाता है, जैसा पत्तन द्वारा प्रस्ताव किया गया है। इस प्रकार, इस संबंध में पत्तन द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी को संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में अंतर्विष्ट किया जाता है।

(viii). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.2 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा कार्य निष्पादन मानकों सहित संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित किया जाना है। यद्यपि संशोधित दिशानिर्देशों 2013 के अनुसार प्राधिकरण को पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानकों पर ध्यान देने की आवश्यकता नहीं है, फिर भी कोई कारण नहीं है कि पत्तन समुचित एवं प्राप्तव्य कार्य निष्पादन मानक का प्रस्ताव पेश न करें। जैसा कि पहले बताया गया है, पत्तन ने दो निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। एक प्रति क्रेन प्रति माह 90% उपलब्धता की गारंटी है। प्रस्तावित निष्पादन मानक पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित अनुमोदित किया जाता है।

पत्तन द्वारा प्रस्तावित अन्य निष्पादन मानक यह है कि लाइसेंस धारक शुष्क बल्क कार्गो के लिए 12500 मीट्रिक टन/प्रति दिन (औसत); ब्रेक बल्क कार्गो स्टील और बैग बंद कार्गो के लिए 6000 मीट्रिक टन/प्रति दिन (औसत) और बैग बंद कार्गो के लिए 3750 मीट्रिक टन/प्रति दिन (औसत) न्यूनतम कार्गो का प्रहस्तन करेगा।

यह देखा जाता है कि वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक पत्तनों द्वारा किये गए प्रस्तावों के आधार पर अनुमोदित 100 टन क्षमता की एचएमसी के निष्पादन मानक है। तथापि, वीओसीपीटी का प्रस्ताव 124 टन क्षमता से अधिक की एचएमसी के लिए किराया प्रभार निर्धारित के लिए है।

जहां तक प्रशुल्क का संबंध है, 100 टन एचएमसी के अपक्रंट प्रशुल्क को अंगीकार करने के लिए इस तर्क के आधार पर स्वीकृत है कि अंगीकृत प्रशुल्क 124 टन एचएमसी द्वारा उपलब्धि योग्य उच्च स्तर के लिए उच्चा प्रशुल्क प्रदान करेगा। लेकिन, जब निष्पादन मानकों के निर्धारण की बात आती है तब पत्तन का प्रस्ताव 100 टन एचएमसी के निष्पादन मानकों का निर्धारण 124 टन एचएमसी की उच्च क्षमता से विषय हो जाता है।

इस संबंध में, यहां यह कहना समीचीन होगा कि केपीटी पर पत्तन ने 124 टन एचएमसी की तैनाती के लिए 2008 दिशानिर्देशों के सिद्धांत का अनुपालन करते हुए शुल्क प्रस्तावित किये थे, प्राधिकरण ने अपने 30 मार्च 2016 के आदेश संख्या टीएमपीटी/11/2016-केपीटी के द्वारा केपीटी पर 124 टन एचएमसी के लिए प्रशुल्क अनुमोदित करते समय 2008 दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुपालन करते हुए उक्त आदेश में विस्तार से कारण बताये थे और 124 टन एचएमसी के लिए इष्टतम क्षमता का निर्धारण करने के लिए शुष्क बल्क कार्गो के लिए 13,500 टन/दिन, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 6400 टन/दिन और अन्य कार्गो के लिए 4000 टन/दिन की प्रहस्तन दर पर सुविचार किया था। उक्त

आदेश यह भी बताता है कि परादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) ने 2 जुलाई, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/54/2007-पीपीटी में एचएमसी की दरों का अनुमोदन करते समय विभिन्न प्रचालकों द्वारा वास्तविक औसत प्रहस्तन दर प्रस्तुत की है जिसमें यह सूचित किया गया है कि जिंदल स्टील एंड पावर लि. (जेएसपीएल) (जो 120 टन एचएमसी को परिचालित करता है) ने वर्ष 2011-12 में 13232 टन/दिन का लक्ष्य प्राप्त किया है। अन्य वर्षों के लिए जेएसपीएल द्वारा प्राप्त प्रहस्तन दर 10102 से 11554 टन/दिन है। यदि ऐसा है तो, इस प्राधिकरण ने 13500 टन/दिन की प्रहस्तन दर पर सुविचार करना केपीटी पर लक्ष्यच्युत नहीं है क्योंकि इसे पीपीटी पर जेएसपीएल ने उपलब्ध कर लिया है।

केपीटी का उक्त आदेश संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए नहीं था। यह प्रशुल्क नीति 2015 के अंतर्गत निजी सेवा प्रदाता को लाइसेंस देने के लिए था। लेकिन, प्रशुल्क 2008 दिशानिर्देशों के सिद्धांत का अनुपालन करते हुए नियत किया गया था। 124 टन एचएमसी के लिए संदर्भ प्रशुल्क मामलों के अंतर्गत अन्य पत्तनों में उक्त निष्पादन मानकों के अभाव में, वीओसीपीटी के वर्तमान मामले में निष्पादन मानकों के रूप में केपीटी पर 124 टन एचएमसी के लिए सुविचारित संवर्धित प्रहस्तन दर नियत करना उपयुक्त पाया जाता है। तदनुसार, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानकों को आशोधित किया करके केपीटी के प्रशुल्क नियतम में सुविचारित 124 टन एचएमसी के लिए सुविचारित प्रहस्तन दर अर्थात् 13500 टन/दिन शुष्क बल्क कार्गो, 6400 टन/दिन ब्रेक बल्क कार्गो (स्टील और बैगबंद कार्गो) और 4000 टन/दिन अन्य कार्गो के लिए, पर सुविचार किया जाता है।

8.1. परिणाम में और ऊपर दिये गए कारणों और परस्पर समग्र विचार-विमर्श के आधार पर वीओसीपीटी की बर्थ संख्या 9 पर 124 टन से अधिक क्षमता की एक नग हार्बर चल क्रेन की आपूर्ति, स्थापना, आरंभन, प्रचालन और अनुरक्षण के लाइसेंस की मंजूरी के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची के साथ संदर्भ प्रशुल्क शासित करने वाली सोपाधिकताओं के साथ और आशोधित निष्पादन मानकों को, पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित अनुमोदित है।

8.2. संदर्भ प्रशुल्क शासित करने वाली सोपाधिकताओं के साथ संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची अनुलग्नक-I पर और वीओसीपीटी की बर्थ संख्या 9 पर 124 टन से अधिक क्षमता की एक नग हार्बर चल क्रेन की आपूर्ति, स्थापना, आरंभन, प्रचालन और अनुरक्षण के लिए आशोधित निष्पादन मानक अनुलग्नक-II पर संलग्न है।

8.3. संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों 2013 के खंड 2.5 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क तथा कार्य-निष्पादन मानक, बोली दस्तावेज में उल्लिखित किया जाएंगे और पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में उल्लिखित किया जाएंगे। तदनुसार, वीओसीपीटी को, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन मानकों बोली दस्तावेज और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में शामिल करने की सलाह दी जाती है।

9.1. वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तिथि से इसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक प्रशुल्क इस वर्ष के संबंधित सूचकांक संदर्भगत प्रशुल्क तक सीमित रहेगा, जो कि अधिकतम सीमा होगी। वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 2.2 में किए गए प्रावधान के अनुसार सूचकांक के आधार पर प्रत्येक वर्ष उपर्युक्त संदर्भगत प्रशुल्क स्वतः संशोधित हो जाएगा, जो कि समय लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि, लाइसेंस धारक को यह छूट होगी कि वह परिचालन के दूसरे वर्ष के बाद से कार्य-निष्पादन मानकों ("कार्य-निष्पादन संबंध प्रशुल्क") के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव भेजे। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन, संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से पूर्व कम से कम 90 दिनों पर संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क के अतिरिक्त होगा। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन संबंध प्रशुल्क, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क 15 प्रतिशत से ऊपर एवं उससे अधिक नहीं होगा (यह प्रशुल्क की सीमा होगी)। कार्य-निष्पादन संबंध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और समग्र वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।

- 9.2. परियोजना के लाइसेंस करारनामा के अंतर्गत नियुक्त किए गए स्वतंत्र अभियंता से एक प्रमाण-पत्र के साथ इस प्राधिकरण को यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें पिछले 12 महीनों में कार्य-निष्पादन की उपलब्धियों का उल्लेख किया गया है, जैसाकि लाइसेंस करारनामा में अथवा परिचालन के प्रथम वर्ष के परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए जैसा भी मामला हो, समाविष्ट किया गया हो।
- 9.3. प्रस्ताव की प्राप्ति पर यह प्राधिकरण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 5 में यथा रेखांकित कार्य-निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर प्रस्ताव-प्राप्ति के 7 दिन के अंदर महापत्तन न्यास के विचारों की अपेक्षा करेगा।
- 9.4. लाइसेंस धारक द्वारा पिछले 12 महीनों में लाइसेंस करारनामा में यथा समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक पूरा न करने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क की अधिसूचना के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंसधारक आगामी वर्ष के लिए ही केवल लागू सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क का पात्र होगा।
- 9.5. महापत्तन न्यास के विचारों पर ध्यान दिए जाने के पश्चात यदि यह प्राधिकरण इस बात के लिए संतुष्ट है कि लाइसेंस करारनामा में समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए गए हैं तो यह 15 मार्च तक कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित कर देगा जो कि आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से लागू होगा।
- 9.6. कार्य-निष्पादन से संबद्ध के प्रस्ताव पर विचार करते समय यह प्राधिकरण कार्य-निष्पादन मानकों और प्रचालन द्वारा इनका पालन किए जाने पर ध्यान देगा। यह प्राधिकरण लाइसेंसधारक द्वारा कार्य-निष्पादन मानक पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार अथवा रद्द किए जाने पर निर्णय लेगा। सूचीबद्ध संदर्भगत प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का निर्धारण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संबद्ध परिशिष्ट में दर्शाए गए चित्रण के अनुसार होगा।
- 9.7. प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंसधारक से प्राप्त कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्य-निष्पादन मानक पूरे करने के तहत इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंसधारक तीसरे वर्ष से आगे कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए 01 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण-पत्र के साथ कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा, कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होगा।
- 9.8. जैसाकि कि किसी उपयोक्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्य-निष्पादन मानकों पीपीपी प्रचालक के द्वारा पूरा करने के बारे में कोई शिकायत है तो वह इस प्राधिकरण को एक प्रतिवेदन दे सकता है। उसके पश्चात् यह प्राधिकरण प्रतिवेदन के आधार पर एक जांच करेगा तथा अपनी निष्कर्ष रिपोर्ट संबंधित पत्तन न्यास को दे देगा। महापत्तन न्यास उस निष्कर्ष रिपोर्ट पर रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।
- 9.9. रियायत करार पर हस्ताक्षर करने के 15 (पन्द्रह) दिन के भीतर संबंधित प्रचालक लाइसेंस करार इस प्राधिकरण को भेजेगा जो इसे अपनी वेबसाइट पर लोड करेगा।
- 9.10. प्रचालक इस प्राधिकरण को कार्गो परिवहन शिप बर्थ की दिन की आऊटपुट तथा प्रत्येक वर्ष के लिए लागत गए प्रशुल्क के बारे में तिमाही रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। ये तिमाही रिपोर्ट प्रचालक द्वारा प्रत्येक आगामी तिमाही की समाप्ति के बाद एक माह के अंदर प्रस्तुत की जाएंगी। इस प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी इस प्राधिकरण को प्रस्तुत की जाएगी।
- 9.11. यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालक से प्राप्त सभी ऐसी सूचनाएं अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण वह सूचना जो वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील हो, को वेबसाइट पर प्रकाशित न करने के लिए प्रचालक के अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोध डाटा/सूचना के वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील होने के विस्तृत कारणों तथा उससे राजस्व/ तथा प्रकाशन से प्रचालन पर होने वाले प्रतिकूल प्रभावों के साथ किए जाने चाहिए। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम माना जाएगा।

टी.एस.बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./04/17]

अनुलग्नक- I

बी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास

वीओसीपीटी की 9वीं बर्थ में लाइसेंस आधार पर 7 वर्षों की अवधि के लिए, 3 वर्ष तक विस्तारणीय अवधि के साथ, 124 टन से अधिक क्षमता की चल हार्बर क्रेन के एक नग की आपूर्ति, स्थापना, आरंभ, प्रचालन और अनुरक्षण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए संदर्भ प्रशुल्क।

1.1 परिभाषाएं

दरों के इस मान में, जब तक संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हों, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- (i) **"तटीय पोत"** का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप में लगाया गया पोत होगा।
- (ii) **"विदेशगामी पोत"** का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (iii) **"पत्तन"** का अर्थ बी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास है।
- (iv) **"टन"** का अर्थ है एक मीट्रिक टन अथवा 1000 किलो ग्राम अथवा एक क्यूबिक मीटर।

1.2 सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i) पोत की स्थिति, जैसा कि सीमाशुल्क अथवा महानिदेशक पोत परिवहन द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, पोत संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ "तटीय" अथवा "विदेशगामी" श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए निर्णायक कारक होगी की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति स्थान की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।
- (ii) पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली:
 - (क) सामान्य व्यापारिक लाइसेंसधारी भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित कर सकते हैं। जो सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर भारतीय पत्तन के अपने प्रथम पत्तन पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित हो सकते हैं, उन्हें तब तक किसी अन्य सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं है जब तक वे भारतीय तट पर गमन करते हैं।
 - (ख) विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन में परिवर्तित हो सकते हैं।
- (iii) रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए मानदंड:
 - (क) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदान पत्तन द्वारा तटीय दरें पोत के तटीय सामानों की लदाई शुरू किए जाने के समय से प्रभार्य होंगी।
 - (ख) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल पोत द्वारा तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक प्रभार्य होंगी, उसके तत्काल पश्चात ही विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
 - (ग) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस धारक विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
- (iv) रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधी प्रभारों (सीआरसी) की उगाही के लिये मानदंड
 - (क) "विश्वभर और तटीय" परिचालन के लिए भारतीय सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारक विदेशगामी भारतीय पोत के प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के संदर्भ में लागू तटीय दरें प्रभारित होंगी अर्थात् निम्नलिखित परिदृश्य में घाट शुल्क सहित जलयान से तट तक स्थानांतरण और क्वे से/को भंडार यार्ड से/को अंतरण।
 - (i) तटीय गमन के लिए परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान होना।

- (ii) तटीय गमन के लिए परिवर्तित नहीं* परन्तु किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोना।
*केन्द्रीय उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क बोर्ड का 25 फरवरी, 2002 का परिपत्र संख्या 15/2002-सीयूएस भारतीय ध्वज के विदेशगामी पोत को बिना किसी सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोने की अनुमति देता है।
- (ख) विदेशी ध्वज का पोत नौवहन महानिदेशक से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के लिए परिवर्तन के मामले में ऐसे पोत द्वारा किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान/कन्टेनर ढोने पर तटीय सामान/कन्टेनर के लिए लागू तटीय दरें उगाही जायेंगी।
- (v) विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
- (क) प्रयोक्ता को इस दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर भारतीय स्टेट बैंक की मुख्य उधार दर से 2% अधिक की दर पर ब्याज अदा करना होगा।
- (ख) इस प्रकार, प्रचालक को भी विलंबित वापसियों पर भारतीय स्टेट बैंक की मुख्य उधार दर से 2% अधिक की दर पर ब्याज अदा करना होगा।
- (ग) प्रचालक द्वारा वापसियों पर विलंब के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
- (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने से पहले किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 और/अथवा दरमान में एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
- (vi) निकाले गए सभी प्रभार प्रत्येक बिल के कुल योग के अगले उच्चतर रूपये में पूर्णांकित किया जाएगा।
- (vii) विलंब के किसी दावे पर तब तक विचार नहीं किया जायेगा जब वापसी 100/- रु. से अधिक नहीं होगी। इस प्रकार प्रचालक भी टर्मिनल को 100/- रु. या कम राशि पर अनुपूरक बिल न्यून प्रभार बिल नहीं देगा।
- (viii) (क) इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इस प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।
- (ख) लाइसेंस धारक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों। परन्तु कि लाइसेंस धारक प्रचालक ऐसी निम्न दरों और/अथवा ऐसी दरों के प्रयोग को शासित करने वाली सोपाधिकताओं के युक्तिकरण को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करेगा और ऐसी निम्न दरों और/अथवा ऐसी दरों के प्रयोग को शासित करने वाली सोपाधिकताओं के युक्तिकरण को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करना जारी रखेगा बशर्ते नई नियत दरें इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरों से अधिक न हों।
- (ix) प्रचालक को आरोग्य, उपयुक्त स्तर से इतर विलंब के लिए प्रयोक्ता को प्रभार देना अपेक्षित नहीं होगा।

2. एचएमसी का प्रयोग करते हुए ब्रेक बल्क कार्गो और अन्य कार्गो के प्रहस्तन प्रभार:-

(क) **शुल्क बल्क कार्गो:-**

औसत दैनिक क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	सीमा दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
9500-10499	31.72	19.03
10500-11499	33.58	20.15

11500-12499	35.45	21.27
12500*	37.31	22.39
12501-13500	39.17	23.50
13501-14500	41.03	24.62
14501-15500	42.89	25.73

टिप्पणी: वृद्धिशील अधिकतम दरों के परिकलन के लिए जैसी ऊपर दर्शायी गई हैं, आधार दर में पहले हजार टन के लिए 105% और दूसरे हजार टन के लिए आधार दर की 110% वृद्धि की गई है। तीसरे हजार टन के लिए दर आधार दर की 115% वृद्धि से परिकलित की गई है। यही पद्धति 15500 टन से इतर दर निकालने के लिए अपनायी जाये। इसी प्रकार 9500 टन से कम निष्पादन के लिए अधिकतम दर को परिकलित करने के लिए आधार दर को तदनुसार घटा कर परिकलित किया जाना चाहिए।

(ख) **ब्रेक बल्क कार्गो:-**

(i) इस्पात और बैग बंद कार्गो:-

औसत दैनिक क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	सीमा दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
5000-5999	69.48	41.69
6000*	73.14	43.88
6001-7000	76.80	46.08

टिप्पणी: वृद्धिशील अधिकतम दरों के परिकलन के लिए जैसी ऊपर दर्शायी गई हैं, आधार दर में पहले हजार टन के लिए 105% वृद्धि की गई है। पद्धति 7000 टन से इतर दर निकालने के लिए अपनायी जाये। इसी प्रकार 5000 टन से कम निष्पादन के लिए अधिकतम दर को परिकलित करने के लिए आधार दर को तदनुसार घटा कर परिकलित किया जाना चाहिए।

(ii) अन्य:-

औसत दैनिक क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	सीमा दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
2750-3749	111.23	66.74
3750*	117.09	70.25
3751-4750	122.94	73.77

टिप्पणी: वृद्धिशील अधिकतम दरों के परिकलन के लिए जैसी ऊपर दर्शायी गई हैं, आधार दर में पहले हजार टन के लिए 105% वृद्धि की गई है। पद्धति 4750 टन से इतर दर निकालने के लिए अपनायी जाये। इसी प्रकार 2750 टन से कम निष्पादन के लिए अधिकतम दर को परिकलित करने के लिए आधार दर को तदनुसार घटा कर परिकलित किया जाना चाहिए।

टिप्पणी:

(i) उक्त अनुसूची में (i) शुष्क बल्क कार्गो, (ii) ब्रेक बल्क कार्गो (क) स्टील और बैगबंद कार्गो और (ख) अन्य कार्गो के लिए दरों का नियतन 100 टन एचएमसी की प्रहस्तन दर के साथ बैंच मार्क है। यह वीओसीपीटी को 124 टन एमएचसी से कम क्षमता की एचएमसी की तैनाती की अनुमति को निषिद्ध नहीं करता। यदि 124 टन एमएचसी/एचएमसी को 124 टन के कम की अनुमति दी जाती है तो अनुसूची में नियत स्लैब वार दर, जो प्रत्येक कार्गो मद के लिए 124 टन से कम के एचएमसी के लिए उपलब्ध योग्य निष्पादन स्तर से संबद्ध है।

(ii) औसत बर्थ-दिन आउटपुटर की गणना के लिए निम्नानुसार है:-

एमएचसी द्वारा लादी/उतारी गई कुल मात्रा

.....X24 घंटे

पोत प्रचालन आरंभ करने से उसकी समाप्ति तक लिया गया कुल समय

- (iii) पोत के लिए औसत बर्थ दिन आऊट पुट के अनुसार कार्गो के लदान/उतराई के आरंभ से उसकी पूर्णता तक क्रेन किराया प्रभार की समुचित दर, लादे/उतारे गए कार्गो की पूरा मात्रा के लिए पत्तन उपयोगकर्ताओं से वसूल की जाएगी।
- (iv) यदि एक एचएमसी एक अन्य एचएमसी अथवा ईएलएल के साथ काम करती है तो क्रेन के लिए बर्थ-दिन आउट-पुट एचएमसी लोड-मीटर द्वारा दर्ज की गई मात्रा के आधार पर सुनिश्चित की जाएगी।
- (v) एक घंटे से अधिक समय के लिए क्रेन में खराबी आ जाने की स्थिति में पोत के बर्थ छोड़ने तक, एचएमसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा का निर्धारण, खराबी आने से पहले लादे/उतारे गए कार्गो को हिसाब में लेकर उसे क्रेन के काम के घंटों से विभाजित करके उसे 24 से गुणा करके निर्धारित किया जायेगा।
- (vi) यदि किसी ऐसी कारण से, जिसके लिए एचएमसी को जिम्मेदारी नहीं ठहराया जा सकता है, एचएमसी का प्रचालन लगातार दो घंटे से अधिक के लिए रुक जाता है तो पोत में क्रेन प्रचालन का कुल समय परिगणित करते समय उसे समुचित छूट दी जाएगी। 2 घंटे से कम समय के लिए क्रेन के रुकने पर उपर्युक्त प्रयोजन से विचार नहीं किया जाएगा। ऐसी रूकावटों के लिए, जिनके लिए क्रेन जिम्मेदार होगी, कोई छूट प्रदान नहीं की जाएगी। एचएमसी के काम करने के दौरान लदान/उतराई में सभी रूकावटों को टीपीटी अधिकारियों अथवा टीपीटी द्वारा नामित किसी अन्य एजेंसी द्वारा दैनिक पोत निष्पादनता रिपोर्ट में प्रमाणित किए जाने की आवश्यकता/अपेक्षा है।
- (vii) एचएमसी में खराबी आ जाने के कारण/ उसके काम न करने के यदि पोत को स्थलांतरित करना आवश्यक हो जाए तो बर्थ से लंगरगाह तक पोत के स्थलांतरण प्रभार, 1,00,000/- रुपए (एल लाख रुपए मात्र) के जुर्माने के साथ क्रेन प्रचालक से वसूल किए जाएंगे। इस प्रकार वसूले गए स्थलांतरण प्रभार की पोत एजेंट को धन-वापसी की जाएगी जबकि जुर्माने की राशि पत्तन द्वारा रखी जाएगी।
- (viii) औसत आऊट-पुट पर किसी विवाद की स्थिति में, पत्तन न्यास का निर्णय अंतिम और बाध्यकारी होगा।

3. ऊपर अनुसूची (2) के लिए सामान्य नोट:

- (i). प्रशुल्क सीमा में 1 जनवरी, 2015 और प्रासंगिक वर्ष की प्रथम जनवरी के मध्य थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के उतार चढ़ाव के 60% की सीमा तक सूचकांकित वृद्धि की जाएगी। प्रशुल्क सीमा का यह स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष की पहली अप्रैल से आगामी 31 मार्च तक लागू रहेगी।
- (ii). वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा जो अधिकतम होगा। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपर्युक्त पैरा 2.2 में यथा दिए गए अनुसार सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा जो पूरी लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि लाइसेंस धारक, आगामी वित्तीय वर्ष से कम से कम 90 दिन पूर्व प्रासंगिक वर्ष के सूचकांकित प्रशुल्क से ऊपर, प्रचालन के दूसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन मानकों ("कार्यनिष्पादन संबंधी प्रशुल्क") सहित प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क, उस प्रासंगिक उस वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ

प्रशुल्क के 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क सीमा होगी) कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से संपूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।

- (iii). टीएएमपी को प्रस्तुत किए जाने वाले प्रस्ताव के साथ लाइसेंस करार में यथा शामिल पिछले 12 माह अथवा प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या जैसी भी स्थिति हो, में कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त किए गए स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त प्रमाण पत्र जमा किया जाएगा।
- (iv). प्रस्ताव के प्राप्त होने पर, टीएएमपी प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर, 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के पैरा-5 में दी गई रुपरेखा के अनुसार कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर महापत्तन न्यास के विचार मांगेगा।
- (v). लाइसेंस धारक द्वारा पिछले 12 माह में लाइसेंस करार में शामिल निष्पादन मानकों के पूरा न किए जाने की स्थिति में, टीएएमपी आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक केवल आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए हकदार होगा।
- (vi). महापत्तन न्यास के विचारों पर विचार करने के पश्चात यदि टीएएमपी संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्य निष्पादन मानक पूरे किए गए हैं तो यह आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने के लिए 15 मार्च तक कार्य निष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करेगा।
- (vii). कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, टीएएमपी कार्य निष्पादन मानक और लाइसेंस धारक द्वारा इनका अनुपालन देखेगा। टीएएमपी लाइसेंस धारक द्वारा कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार या अस्वीकार करने पर निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संलग्न परिशिष्ट में दर्शाए गए उदाहरण के अनुसार होंगे।
- (viii). प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंस धारक से प्राप्त कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव, स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 माह की अवधि में कार्य निष्पादन मानक अर्जित करने पर टीएएमपी द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंस धारक, तीसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव पेश करेगा और प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

अनुलग्नक- II

बीओसीपीटी की 9वीं बर्थ में लाइसेंस आधार पर 7 वर्षों की अवधि के लिए, 3 वर्ष तक विस्तारणीय अवधि के साथ, 124 टन से अधिक क्षमता की चल हार्बर क्रेन के एक नग की आपूर्ति, स्थापना, आरंभ, प्रचालन और अनुरक्षण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के संदर्भ प्रशुल्क के निष्पादन मानक।

- (i). लाइसेंस धारक लाइसेंस प्रदाता प्राधिकरण को 90% प्रति क्रेन प्रति माह की उपलब्धता की बिना शर्त गारंटी देगा। उपलब्धता का आकलन प्रति माह किया जायेगा।
- (ii). लाइसेंस धारक प्रति दिन (वास्तविक कार्य के 24 घंटे) न्यूनतम कार्गो अथवा वास्तविक कार्य के घंटों के अनुपात में टनभार प्रहस्त करेगा, जैसा नीचे दिया गया है:-

क्र. सं.	कार्गो	निष्पादन मानक
I	शुष्क बल्क कार्गो के लिए	13,500 मीट्रिक टन (औसत)/प्रति दिन
II	ब्रेक बल्क कार्गो के लिए	
	क. स्टील और बैगबंद कार्गो	6400 मीट्रिक टन (औसत)/प्रति दिन
	ख. अन्य	4000 मीट्रिक टन (औसत)/ प्रति दिन

Tariff Authority for Major Ports

NOTIFICATION

Mumbai, the 1st March, 2017

No. TAMP/94/2016-VOCPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the V.O. Chidambaranar Port Trust for fixation of Reference Tariff for Grant of license for Supply, Installation, Commissioning, Operation and Maintenance of one number Harbour Mobile Crane of capacity not less than 124 Tonnes at 9th berth in VOCPT on license basis for a period of 7 years and extendable by 3 more years at the VOCPT as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/94/2016-VOCPT

V.O. Chidambaranar Port Trust

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

O R D E R

(Passed on this 2nd day of January 2017)

This case relates to the proposal dated 14 December 2016 received from the V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for fixation of Reference tariff for Grant of license for Supply, Installation, Commissioning, Operation and Maintenance of one number Harbour Mobile Crane of capacity not less than 124 Tonnes at 9th berth in VOCPT on license basis for a period of 7 years and extendable by 3 more years.

2.1. The Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No.PR-14019/16/2012-PG dated 9 September 2013 and 12 September 2013 has issued revised 'Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013' under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963. In compliance of the policy directives issued by the (MOS) under Section 111 of the MPT Act, 1963, the said Guidelines were notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc. in the Gazette of India on 30 September 2013, vide Gazette no.254. The said Guidelines were made effective from 9 September 2013.

2.2. Clause 2.2 of the said Tariff Guidelines of 2013, which is relevant, is reproduced below:

"The Reference Tariff ("the Reference Tariff") for each commodity/ category of commodities and each service/ category of service or combination of service or services, as the case may be, shall be determined by TAMP for each Port based on a proposal from the concerned major Port. Such proposal shall contain the proposed Reference Tariff and "Performance Standards". The Reference Tariff will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines. While adopting the highest tariff, the base rate set under the Tariff Guidelines, 2008 shall be escalated to the extent of 60% of WPI per annum, as provided in the said guidelines for the period between 1st January of the year in which the said tariff was originally notified and 1st January of the subsequent relevant year when the Reference Tariff for the particular project in question is being notified. On receipt of the proposal, TAMP shall notify the Reference Tariff and Performance Standards within 15 days of receipt."

2.3. Before bringing out the submissions made by the VOCPT in its current proposal dated 14 December 2016, it is relevant here to mention that this Authority had passed an Order no.TAMP/16/2010-TPT dated 23 July 2010 for setting upfront tariff for the upgradation of the mechanical handling infrastructure through Public Partnership on Build, Own and Operate (BOO) basis following the principles of upfront tariff guidelines of 2008 in line with clause 2.4 of the tariff guidelines of 2013 and based on the proposal filed by the VOCPT.

3.1. The main submissions made by the VOCPT in its proposal dated 14 December 2016 are summarised below:

- (i). The VOCPT Board, during the meeting held on 11 November 2016 accorded approval vide Resolution No. 241 (Agenda Item No. 34) to deploy one number HMC at 9th berth through open tender process under license basis on the revenue share model / or by hiring with O&M for three years and extendable by two years under section 42 of MPT Act, 1963 in order to fulfil the recommendations of M/s. BCG Consultant. Hence, it is proposed to deploy one number of Harbour Mobile Crane (HMC) at 9th berth in order to handle various cargoes like dry bulk and break bulk.
- (ii). In this background, a proposal for fixation of Reference tariff for Grant of license for Supply, Installation, Commissioning, Operation and Maintenance of one number HMC of capacity not less than 124 Tones at 9th berth in VOCPT on license basis for a period of 7 years and extendable by 3 more years on revenue share mode is submitted to the Authority for approval.
- (iii). (a). The provisions of the TAMP Order No.TAMP/50/2011-VOCPT, dated 19 January 2012 vide clause No. 9.4 was gone through, in which it is stated that, the Authority has determined upfront tariff considering a standard capacity of HMC of 100T and linked the tariff to the performance of the crane so that it can fit for capacity range of HMC providing identical handling of commodity / service in the port in the next five years. Linking of tariff with performance will take care of the interest of users to a great extent and also the service provider even if the actual capacity of the crane deployed varies within a range from the standard HMC considered in this exercise.
- (b). In the proposed project, it is proposed to deploy one number HMC of not less than 124 Tonnes capacity. Hence, the facility envisaged in this project is representative enough as that of the facility provided in the earlier project i.e. Upgradation of mechanical handling infrastructure at VOCPT.
- (c). Hence, the tariff notified vide Order No. TAMP/16/2010-TPT, dated 23 July 2010 and Order No. TAMP/50/2011-VOCPT, dated 19 January 2012 is considered by applying applicable WPI alongwith terms and conditions for adoption in the present proposal.

3.2. The main highlights of the proposal are as follows:

- (i). M/s. Boston Consulting Group, Constituted by Ministry of Shipping, recommends to issue tender for installation of Harbour Mobile cranes at berth No. III & IV, to increase the productivity of the berth. Accordingly, one number of HMC, among two numbers, deployed at 9th berth in the existing project "Up gradation of mechanical handling infrastructure at VOCPT berths I to VI and berth No- IX" will be shifted to berth III/IV to comply with BCG Recommendations.

Further, considering the future traffic projection of various cargoes, and in order to create provision for handling such cargo, it is proposed to deploy one number HMC of more than 124 Tonnes capacity at 9th berth.

- (ii). (a). **Optimal capacity of Harbour Mobile Crane:**

Based on the norms prescribed in the TAMP order No. TAMP/16/2010-TPT dt.23.7.2010 & TAMP/50/2011-VOCPT, dated 19.01.2012 for up-gradation of Mechanical Handling Infrastructure, the optimal capacity is calculated as given here under:-

Assumptions:

On stream days considered in a year	330 days
Equipment availability per day	21 hours
No. of cycles per crane per hour	20
Material handling equipment efficiency	85%

Norms:

Details	Specifications
Capacity	Not less than 124 Tonnes HMC
Maximum Reach Required	34 Meter
Grab Weight	20T
Load/ Move at 11 to 19 meter	75T
Load/ Move at 34 Meter	39T
Average load/ move (Excluding the grab weight)	$(55+19)/2 = 37 \text{ T/ Grab}$
Handling rate/ Hour	$37 \times 20 = 740 \text{ T/ Hr}$
Equipment Efficiency	85%
Handling capacity/ Hour	$740 \times 0.85 = 629 \text{ T/ Hr}$
Handling capacity/ Day	$629 \times 21 = 13209 \text{ T/ Day}$

Annual Handling capacity	13209*330 = 4,358,970, i.e., 4.36 MT
--------------------------	--------------------------------------

[Port has furnished the Annual Handling Capacity. The port has, however, not considered it for arriving at the proposed tariff. The proposal of VOCPT is for adoption of the upfront tariff.]

- (b). The Successful Licensee shall deploy the HMC of not less than 124 Tonnes capacity with two nos. of Grabs in the existing 9th berth.
- (c). The cost of one Harbour Mobile Crane & two grabs considered in the TAMP order No. TAMP/16/2010-TPT dated 23.07.2010 & TAMP/50/2011-VOCPT, dated.19.01.2012 was `24.6 Crores for up-gradation of Mechanical Handling Infrastructure project. The present estimate cost of `29.38 Crores for one number HMC and two numbers of Grabs is arrived after adopting the WPI Index between June' 2011 (153.10) and Oct' 2016 (182.9) as given below:

$$\frac{182.9 \times 24.6}{153.1} = ₹29.38 \text{ Crores}$$

- (d). With respect to tariff for handling of cargoes, the order for the Project Upgradation of Mechanical Handling Infrastructure through PPP mode on BOO basis passed by TAMP vide No. TAMP/16/2010-TPT dated 23 July 2010 Gazette No.201 dated 12 August 2010 is adopted with applicable escalation of 25.67% for the year 2015-16 and NIL % for 2016-17 is considered for handling charges for Break bulk cargo & other cargo.

3.3. The Tariff proposed by applying escalation at 25.67% is as given below:

(a). **Dry bulk cargo**

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Rate per tonne as per order dated 23.7.2010 (in ₹)		Proposed Rate per tonne applying escalation at 25.67% for 2015-16 and NIL % for 2016-17 (in ₹)	
	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
9500-10499	25.24	15.14	31.72	19.03
10500-11499	26.72	16.03	33.58	20.15
11500-12499	28.21	16.93	35.45	21.27
12500	29.69	17.81	37.31	22.39
12501-13500	31.17	18.70	39.17	23.50
13501-14500	32.65	19.59	41.03	24.62
14501-15500	34.13	20.48	42.89	25.73

(b). **For Break Bulk Cargo**

Average daily crane performance (in Metric tonne)	Ceiling rate per tonne as per order dated 23.07.2010 (in ₹)		Proposed Rate per tonne applying escalation at 25.67% for 2015-16 and NIL % for 2016-17 (in ₹)	
	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
5000-5999	55.29	33.17	69.48	41.69
6000	58.20	34.92	73.14	43.88
6001-7000	61.11	36.67	76.80	46.08

(c). **Others**

Average daily crane performance (in Metric tonne)	Ceiling rate per tonne as per order dated 23.07.2010 (in ₹)		Proposed Rate per tonne applying escalation at 25.67% for 2015-16 and NIL % for 2016-17 (in ₹)	
	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
2750-3749	88.51	53.11	111.23	66.74
3750	93.17	55.90	117.09	70.25
3751-4750	97.83	58.70	122.94	73.77

3.4. The port has confirmed that the highest upfront tariff approved by TAMP vide Order No.TAMP/16/2010-TPT dated 23.07.2010 and TAMP/50/2011-VOCPT, dated 19.01.2012 which is representative enough for the proposed project are adopted by applying escalation @ 25.67 % for the year 2015-16 & NIL % for 2016-17 for fixation of Reference Tariff of the proposed project requiring deployment of one number Harbour Mobile Crane of capacity not less than 124 Tonnes at 9th berth in V.O.Chidambaranar Port on license basis for a period of 7 years and extendable by 3 more years on revenue share Mode.

3.5. The VOCPT has proposed the following Performance Standards:

- (a). The licensee shall unconditionally guarantee the licensing authority the Minimum Guarantee availability of 90% per

crane per month. The availability shall be calculated for every month.

- (b). The licensee shall handle minimum cargo as detailed below per day (24 Hrs of actual working) or tonnage of proportionate hours of actual working.

Cargo	Performance Standards
For Dry Bulk Cargo	12500 Metric tonnes (average)/per day
For Break Bulk Cargo Steel and Bagged Cargo	6000 Metric tonnes (average)/per day
Others	3750 Metric tonnes (average)/per day

4.1. Flowing from the above approach, the VOCPT has proposed to adopt the upfront tariff fixed for upgradation of mechanical handling infrastructure at Berth No. I to VI and IX of VOCPT through PPP and BOO basis approved vide Order No. TAMP/16/2010-TPT dated 23 July 2010 at VOCPT applying applicable indexation of 25.67%.

4.2. The VOCPT in its letter dated 15 December 2016 has stated that at present 2 nos. of 124 Tonnes Harbour Mobile Cranes have been deployed by M/s. IMCOLA Crane Company Pvt. Ltd. (ICCPL) under the project Up-gradation of Mechanical handling infrastructure in berth I to VI and IX berth in VOCPT, for which tariff has been fixed by TAMP vide Order No. TAMP/50/2011-VOCPT dated 19 January 2012 and TAMP/16/2010-VOCPT dated 23 July 2010. In view of above, it has proposed to fix the existing tariff for the proposed 124 Ton capacity HMC as reference tariff by applying escalation @ 25.67% in the proposed project for deployment of one number HMC at 9th berth. If different tariff is fixed for the present proposal, there will be a disparity in the tariff for the same 124 Ton capacity of HMCs operating in the Port which also will affect the viability of this project.

5.1. Since the proposal of VOCPT is an adoption case adopting, the upfront tariff approved vide Order dated 23 July 2010 which was based on consultation with stakeholders and also recognising that the Tariff Guidelines of 2013 require the reference tariff to be fixed within 15 days, the said proposal is not taken up for consultation in line with the approach followed in the other reference tariff cases on adoption basis.

5.2. In the meanwhile, we have, however, received comments from M/s. Seapol Port Pvt. Ltd (SPPL) vide its letter dated NIL with reference to the Tender No.MEE/SE2P1/MEC/HMC/2016 dated 30 November 2016 issued by the VOCPT. This was forwarded to VOCPT for necessary action. The port was also requested to furnish comments if it relates to the subject proposal.

5.3. In this context, the VOCPT vide its email dated 22 December 2016 has responded on our comments forwarding letter of Seapol Port Pvt. Ltd dated 20 December 2016.

5.4. The VOCPT vide its email dated 22 December 2016 submitted that the category of cargo considered in the TAMP Order No.TAMP/16/2010-TPT dated 23 July 2010 may be considered for fixation of reference tariff for the proposed project and further stated that the approval of its Board of Trustees will be obtained by ratification in the ensuing meeting to be held on 20 January 2016 for filing the proposal to TAMP.

6. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

7. With reference to the said proposal of the VOCPT, the following position emerges:

- (i). The proposal of VOCPT seeks notification of reference tariff for grant of license for supply, installation, commissioning, operation and maintenance of one number Harbour Mobile Crane of capacity not less than 124 Tonnes at 9th berth in VOCPT. The VOCPT has filed the proposal under the Tariff Guidelines of 2013.
- (ii). Before proceeding ahead with the analysis of this case it is to state that this Authority has already approved upfront tariff for 100T HMC for deployment at berth no. IX apart from berth No.I to VI vide Order no.TAMP/16/2010-TPT dated 23 July 2010. The port has forwarded a copy of the Concession Agreement dated 24 May 2013 entered by the VOCPT with Imcola Crane Company Private Limited (ICCPL). From the said Concession Agreement entered by the port with ICCPL, it is seen that the port has awarded the project for deployment of HMC at Berth Nos I to VI and IX to ICCPL.

The current proposal has been moved by the VOCPT on account of the recommendation of M/s. Boston Consulting Group constituted by the MOS to issue tender for installation of HMC at berth nos. III and IV. One number of HMC, among the two numbers already deployed at 9th berth in the existing project relating to up gradation of mechanical handling infrastructure at VOCPT berths I to VI and berth No- IX, is proposed to be shifted to berth III/IV to comply with BCG Recommendations. This would need to replenish to berth no.9 with one HMC. Replenishment berth no.9 with one HMC is necessitated by, as reported by the VOCPT, future traffic projections.

The matter relating to shifting of the HMC deployed from one berth to another or one project to another is between the port and the concerned operator to decide. Further, any matter arising from the Concession Agreement already entered by the port with ICCPL on account of this new project will have to be sorted out between the port and the operator. This Authority does not like to go into these matters as it is beyond the present jurisdiction of this Authority.

The port has sought reference tariff for HMC capacity of not less than 124T and the role of this Authority is limited to approval of reference tariff for the HMC with minimum capacity of 124 tonne. The upfront tariff available at berth no.9 is the tariff approved on upfront basis under a different set of Guidelines of 2008. That tariff cannot be applied automatically by the port unless it is approved by this Authority as a reference tariff. Hence, this exercise is to fix reference tariff for HMC for berth no. IX.

- (iii). (a). Clause 2.2 of the Revised Guidelines of 2013 stipulates that the Reference Tariff will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned Major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines.

As stated earlier, this Authority has approved upfront tariff vide Order No.TAMP/16/2010-TPT dated 23 July 2010 for upgradation of the mechanical handling infrastructure at berth Nos. I to VI and IX of the VOCPT. In the said proposal, the port had proposed to deploy 1 No. of 140 tonne HMC and 1 No. of 100 tonne. The VOCPT had then proposed differential upfront tariff for a 100 Tonne and 140 Tonne HMC based on the capital cost, operating cost and optimum capacity assessed separately for each of the cranes. This Authority at para 8(iii) in the said Order has held that it is found more appropriate to fix upfront tariff considering a standard capacity of HMC so that it can cover different capacity range of HMCs which may provide identical handling of commodity/ service in the port in the next five years. Seen from this perspective, this Authority decided to set upfront tariff assuming a standard HMC of 100 tonne capacity and linked the tariff to the slab wise performance of the crane. This Authority viewed that linking of tariff with performance will, to a great extent, take care of the interest of users and also the service provider even if the actual capacity of the crane deployed varies within a range from the standard HMC considered in this exercise.

The proposal of the port in the current exercise envisages deployment of one HMC of not less than 124T. The port has, citing the decision recorded in para 8(iii) of the upfront tariff Order of July 2010 of the VOCPT, proposed to adopt the slab wise performance linked tariff approved in the said Order after applying applicable indexation factor for the HMC of not less than 124T proposed to be deployed.

The port has further justified that at present 2 nos. of 124 Tonnes Harbour Mobile Cranes have been deployed by M/s. IMCOLA Crane Company Pvt. Ltd. (ICCP) in berth I to VI and IX berth in VOCPT based on the upfront tariff fixed by this Authority vide Order No. TAMP/50/2011-VOCPT dated 19 January 2012 and TAMP/16/2010-VOCPT dated 23 July 2010. In view of above, the port proposes to fix the reference tariff adopting the tariff approved in the said Order for the current project for HMC of not less than 124 Ton capacity after applying the applicable escalation @ 25.67%. As argued by the port if different tariff is fixed for the present proposal, there will be a disparity in the tariff for the same 124 Ton capacity of HMCs operating at the berth No.9 and will affect the viability of operation of the HMC.

The port has confirmed that the highest upfront tariff approved by this Authority vide Order No.TAMP/16/2010-TPT dated 23.07.2010 and TAMP/50/2011-VOCPT, dated 19.01.2012 are representative enough for the proposed HMC.

As regards the reference to Order No. TAMP/50/2011-VOCPT dated 19 January 2012 for adoption of the rate it is to state that in the January 2012 Order, this Authority for the reasons cited, had rejected the proposal of VOCPT for fixation of rate for 120T HMC stating that the rate for 100T HMC approved in July 2010 Order will hold good for induction of HMC during the specified five period subject to annual indexation.

In view of the above position and the submissions made by the port, the proposal of the port to adopt the upfront tariff approved in its port for 100T HMC at VOCPT in the Order dated 23 July 2010 which also provides performance linked slab-wise rate for deployment of HMC beyond 100T HMC i.e. 124T HMC is approved by this Authority.

The performance linked tariff proposed by the VOCPT for adoption is benchmarked with the handling rate / day for a 100T HMC which forms the base rate. The proposal of the port is, however, for deployment of HMC not less than 124T capacity. That being so, a note is prescribed in the tariff schedule to state that prescription of rate benchmarked with the handling rate for 100T HMC does not prohibit the VOCPT to permit deployment of HMC not less than 124 T HMC. Cargo-wise, Slab wise rate are prescribed in the schedule linked to the improved performance level achievable by 124T HMC / HMC not less than 124 T.

- (b). It is seen that though port in its proposal has indicated the annual handling capacity of the proposed 124T HMC and the capital cost applying WPI index on the capital cost of the 100T HMC considered in the earlier Orders of the VOCPT, the port has not considered these parameters in the current proposal as the proposal of the port is for pure adoption of the upfront tariff approved in the Order dated 23 July 2010.
- (iv). The revised Guidelines of 2013 stipulate that while adopting the highest tariff, the base rate set under the Tariff Guidelines, 2008 shall be escalated to the extent of 60% of WPI per annum, as provided in the said guidelines for the period between 1st January of the year in which the said tariff was originally notified and 1st January of the subsequent relevant year when the Reference Tariff for the particular project in question is being notified.

The upfront tariff schedule approved for the up gradation of the mechanical handling infrastructure at berth Nos. I to VI and IX at the VOCPT approved in July 2010, specifically states that the base year of Wholesale Price Index (WPI) for indexation in the tariff rates approved in the said Order will be 1 January 2010. On a scrutiny of the proposal in reference submitted by the VOPT now, it is seen that the VOPT has applied the indexation factor of 25.67% and the indexed Reference tariff determined by it, is found to be in order.

- (v). The upfront tariff approved in 23 July 2010 is for (a) Dry Bulk Cargo, (b) (i). Break Bulk Cargo (Steel and Bagged Cargo) (ii). others. As against that, the cargo description given by the VOCPT in its original proposal dated 16 December 2016 is (i) Dry Bulk Cargo, (ii). Break Bulk Cargo (iii). Others. The VOCPT has subsequently vide its letter dated 22 December 2016 requested to consider the description of cargo as per the tariff Order approved by this Authority vide Order dated 23 July 2010. Accordingly, the description of cargo in the SOR is maintained as in the adopted Order. Performance Standard is also proposed for the same nomenclature.

Further, the VOCPT is advised to ensure that before processing of the tender it may acquire the necessary approval of its Board of Trustees.

(vi). All the other conditionalities governing the application of the rates as approved in the Scale of Rates of the Order dated 23 July 2010 proposed for incorporation by the VOCPT are incorporated subject to the following minor modifications:

- (a). The Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No.PT-11033/51/2014-PT dated 11 November 2014 has forwarded a copy of the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued vide letter No.PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014 to this Authority. Accordingly, this Authority vide its Order No.TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November 2014 has, *inter alia*, approved the replacement of definition of 'Coastal Vessel' prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts as follows:

"Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.

Therefore, the definition of Coastal Vessel proposed by the VOCPT has been modified in line with the above mentioned definition of 'Coastal Vessel'.

- (b). The SOR notified in the July 2010 Order defines "Day" as period starting from 6 a.m. of a day and ending at 6 a.m. on the following day. In place of definition of "Day", the port has proposed to define "Per day" as a calendar day or part thereof. The proposed SOR does not mention "Per day" or "Day". Hence defining the terms "Day" / "Per Day" both are not found necessary and hence not included in the SOR.
- (c). Apart from the above, the VOCPT has proposed to introduce following definition of "Port", "Tonne" and "Shift" in the proposed SOR. Definition of port and tonne are incorporated as proposed by the port. The term "Shift" is not used in the SOR.

The definition of this term is not found relevant for prescription in the SOR and hence not included.

- (d). The VOCPT has incorporated the provisions approved by this Authority in common adoption Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 regarding criteria for conversion of foreign going vessel to coastal vessel and levy of applicable charges for vessel/ cargo/ container passed by this Authority based on the recommendations of Directorate General (DG) Shipping. Subsequent to the said Order, the DG Shipping vide its letter no.SD-9 CHART(309)/2016 dated 20 May 2016 has issued further clarification. Based on the clarification issued by DG) Shipping, this Authority has passed a clarificatory Order dated 10 June 2016. The slight modifications approved in the July 2016 Order are not found to have been incorporated by the VOCPT. The SOR is updated with the modifications approved in said Order dated 10 June 2016.

(vii). The VOCPT has proposed a general note relating to indexation factor for automatic adjustment every year giving the base WPI occurring between January 2015 and relevant year to be considered for such indexation. Since the indexation factor applied to arrive at the indexed reference tariff is as of January 2016, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2016 as followed in other Reference Tariff adoption cases instead of 1 January 2015 proposed by the port. Thus, the note in this regard proposed by the Port is suitably modified and incorporated in the reference tariff schedule.

(viii). Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it is not unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard. As brought out earlier, the port has proposed two Performance Standards. One is the Minimum guaranteed availability of 90% per crane per month. The proposed Performance Standards is approved as proposed by the port.

The other Performance Standard proposed by the port is that the licensee shall handle minimum cargo at 12500 metric tonnes/per day (average) for dry bulk cargo, 6000 metric tonnes/per day (average) for break bulk cargo, steel and bagged cargo and 3750 metric tonnes/ per day (average) for bagged cargo.

It is seen that the performance standards proposed by the VOCPT are the performance standards of the 100T capacity HMC approved for various projects based on the proposal of the ports. The proposal of the VOCPT, however, is for fixation of hire charge for HMC not less than 124 T and above.

As regards tariff, the proposal of the VOCPT for adopting the upfront tariff of 100T HMC is accepted based on the argument of the port that the adopted tariff provides higher tariff for higher level of productivity achievable by an 124T HMC. However, when it comes to performance standards to be prescribed, the proposal of the port to prescribe performance standards of an 100T HMC for a higher capacity HMC of 124T KPT will be a mismatch.

In this regard, it is relevant here to state that at KPT, the port had proposed tariff for deployment of 124T HMC following the principles of 2008 guidelines. This Authority vide Order No TAMP/11/2016-KPT dated 30 March 2016 while approving tariff for 124T HMC at KPT following the principles of 2008 guidelines for 124T HMC for reasons cited in detail in the said Order has considered the handling rate for 124T HMC at 13500 T/day for dry bulk cargo, 6400T/ day for break bulk cargo and 4000T/ day for other cargo for assessing the optimal capacity. The said Order also states that the Paradip Port Trust (PPT) while approving the rate of HMC in Order No. TAMP/54/2007-PPT dated 2 July 2015 has furnished the actual average handling rate by various operators wherein it is reported that Jindal Steel & Power Ltd. (JSPL) (who is operating 120T HMC) has achieved 13232 T/day in the year 2011-12. For the other years, the handling rate achieved by JSPL is in the range of 10102 to 11554 T/day. That being so, this

Authority had found that considering handling rate of 13500T/day is not off the mark at KPT as it has been achieved by JSPL at PPT.

The said Order of KPT was not for reference tariff fixation. It was under the Tariff Policy, 2015 for giving license to a private service provider. The tariff was, however, fixed following the principles of 2008 guidelines. In the absence of improved performance standards for 124T HMC in other ports under reference tariff cases, it is appropriate to prescribe the improved handling rate considered for 124T HMC at KPT as the performance standards in the current case of VOCPT. Accordingly, the Performance Standards proposed by the VOCPT are modified and considered at the handling rate for 124T HMC considered in the tariff fixation of the KPT i.e. at 13500 T/day for dry bulk cargo, 6400T/ day for break bulk cargo, (steel and bagged cargo) and 4000T/ day for other cargo.

8.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, the Reference Tariff Schedule alongwith conditionalities governing the Reference Tariff and the modified Performance Standards for the grant of license for Supply, Installation, Commissioning, Operation and Maintenance of one number Harbour Mobile Crane of capacity not less than 124 Tones at 9th berth in VOCPT as proposed by the port is approved.

8.2. The Reference Tariff Schedule alongwith conditionalities governing the Reference Tariff is attached as **Annex - I** and the modified Performance Standards for the Supply, Installation, Commissioning, Operation and Maintenance of one number Harbour Mobile Crane of capacity not less than 124 Tones at 9th berth in VOCPT is attached as **Annex - II**.

8.3. As per clause 2.5 of the Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by TAMP shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the VOCPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects.

9.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

9.2. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

9.3. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

9.4. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

9.5. After considering the views of the Major Port Trust, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

9.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

9.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

9.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

9.9. Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

9.10. The operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

9.11. This Authority shall publish on its website all such information received from operator. However, this Authority shall consider a request from the operator about not publishing certain data/ information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/Exty./04/17]

Annex-I

V.O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST

REFERENCE TARIFF FOR GRANT OF LICENSE FOR SUPPLY, INSTALLATION, COMMISSIONING, OPERATION AND MAINTENANCE OF ONE NUMBER HARBOUR MOBILE CRANE OF CAPACITY NOT LESS THAN 124 TONES AT 9TH BERTH ON LICENSE BASIS FOR A PERIOD OF 7 YEARS AND EXTENDABLE BY 3 MORE YEARS ON REVENUE SHARE MODE.

1.1. Definitions :

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "Coastal Vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Terminal or place in India to any other Terminal or place in India having a valid coastal license issued by the Competent Authority/ Director General of Shipping.
- (ii). "Foreign-going Vessel" shall mean any vessel other than a coastal vessel.
- (iii). "Port" shall mean V.O.Chidambaranar Port Trust.
- (iv). "Tonne" shall mean one Metric Tonne or 1000 Kilograms or one cubic meter.

1.2. General Terms & Conditions:

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
 - (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
 - (b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (iii). Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate
 - (a). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (b). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (c). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (iv). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
 - (a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
 - (i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - (ii). Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.

- (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a License for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.
- (v). Interest on delayed payments/refunds.
- (a). The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. The rate of interest will be (prescribed at 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India).
- (b). Likewise, the Terminal shall pay penal interest on delayed refunds. The rate of interest will be (prescribed at 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India).
- (c). The delay in refunds will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of the documents required from the users, whichever is later. (The Terminal must specify specific documents to be submitted for claiming refund).
- (d). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the Terminal. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963 and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- (vi). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (vii). No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is Rs.100/- or more. Likewise, the license shall not raise any supplementary or under charge bills, if the amount due to Concessionaire is Rs.100/- or less.
- (viii). (a). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The license may, if it so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
- (b). The license may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the license should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (ix). Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the operator.

2. **Charges for handling of Break bulk & Other Cargo by using HMC:-**

(A). **Dry bulk cargo**

Average Daily Crane Performance (In Metric Tonnes)	Ceiling Rate Per Tonne (In ₹)	
	Foreign	Coastal
9500-10499	31.72	19.03
10500-11499	33.58	20.15
11500-12499	35.45	21.27
12500*	37.31	22.39
12501-13500	39.17	23.50
13501-14500	41.03	24.62
14501-15500	42.89	25.73

Note :- To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The rate for third thousand tonnes was arrived by enhancing the base rate by 115%. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 15500 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 9500 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

(B). **Break Bulk cargo:-**

(i). **Steel and Bagged Cargo:-**

Average Daily Crane Performance (in Metric Tonnes)	Ceiling Rate Per Tonne (In ₹)	
	Foreign	Coastal
5000-5999	69.48	41.69
6000*	73.14	43.88
6001-7000	76.80	46.08

Note :-To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 7000 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 5000 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

(ii). **Others:-**

Average Daily Crane Performance (in Metric Tonnes)	Ceiling Rate Per Tonne (In ₹.)	
	Foreign	Coastal
2750 – 3749	111.23	66.74
3750*	117.09	70.25
3751-4750	122.94	73.77

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 4750 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 2750 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

Notes:

- (i). Prescription of rate for (i) Dry Bulk Cargo, (ii) Break Bulk Cargo (a) Steel and Bagged Cargo and (b) others in the above schedule is benchmarked with the handling rate for 100T MHC. This does not prohibit the VOCPT to permit deployment of HMC not less than 124 T MHC. If a 124T MHC/ MHC not less than 124 T is permitted, the slab wise rate is prescribed in the schedule which is linked to the improved performance level achievable by HMC not less than 124 T for each cargo items.
- (ii). The formula for calculation of average berth-day output is as follows:

$$\frac{\text{Total Quantity loaded / unloaded by the HMC}}{\text{Total time taken from vessel commencement to completion}} \times 24 \text{ hours}$$
- (iii). According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading / discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from port users for the full quantity of cargo loaded / discharged.
- (iv). If one HMC works with another HMC or ELL crane/s, the Berth-day output for the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the HMC's load meter.
- (v). In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by HMC will be determined taking into account cargo loaded / discharged prior to break-down divided by crane working hours and multiplied by 24.
- (vi). In case of stoppages of operation of HMC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the HMC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of HMC for less than 2 hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the HMC. All stoppages in loading / unloading operations during working of HMC are required to be certified by the VOCPT Officers or any other agency nominated by the VOCPT in the daily vessel performance report.
- (vii). In case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown / non-performance of HMC, the shifting charges of the vessel from berth to anchorage will be recovered from the crane operator in addition to a penalty of Rs.1,00,000/- (Rupees one lakh only). The shifting charges so recovered will be refunded to the vessel's agent while the penalty will be retained by the port.
- (viii). In case of dispute on the average output, the decision of the port trust will be final and binding.

3. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) ABOVE:

- (i). The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1st January 2016 and 1st January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1st April of the relevant year to 31st March of the following year.
- (ii). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall

not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

- (iii). The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.
- (iv). On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.
- (v). In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.
- (vi). After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.
- (vii). While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.
- (viii). From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

Annex-II

PERFORMANCE STANDARDS FOR REFERENCE TARIFF FOR GRANT OF LICENSE FOR SUPPLY, INSTALLATION, COMMISSIONING, OPERATION AND MAINTENANCE OF ONE NUMBER HARBOUR MOBILE CRANE OF CAPACITY NOT LESS THAN 124 TONES AT 9TH BERTH ON LICENSE BASIS FOR A PERIOD OF 7 YEARS AND EXTENDABLE BY 3 MORE YEARS ON REVENUE SHARE MODE.

- (i). The licensee shall unconditionally guarantee the licensing authority the Minimum Guarantee availability of 90% per crane per month. The availability shall be calculated for every month.
- (ii). The licensee shall handle minimum cargo as detailed below per day (24 Hrs of actual working) or tonnage of proportionate hours of actual working.

Sl. No.	Cargo	Performance Standards
I	For Dry Bulk Cargo	13500 Metric tonnes (average) / per day
II	For Break Bulk Cargo	
	a. Steel and Bagged Cargo	6400 Metric tonnes (average) / per day
	b. Others	4000 Metric tonnes (average) / per day
